

ILS-IMPULSE

Fahrradparken mit System für urbane Zentren

Radabstellanlagen als Baustein einer urbanen Mobilitätskultur in multifunktionalen Zentren

Autoren:

Martin Gruber*

Thomas Klinger

* Fachhochschule Erfurt

Überblick

- Radverkehr und Zentren im Wandel
- Dezentralität, Sicherheit und attraktive Gestaltung als Erfolgsfaktoren
- Multifunktionale Radabstellanlagen für multifunktionale Zentren

Innenstädte und Stadtteilzentren durchlaufen aktuell einen tiefgreifenden Strukturwandel. Während der stationäre Einzelhandel durch Onlinehandel und Corona-Pandemie zunehmend unter Druck gerät, wird in immer mehr Städten eine Stärkung anderer Nutzungsformen diskutiert.¹ Hierzu gehören eine Rückkehr des Wohnens in die Innenstädte genauso wie neue Unterhaltungs- und Kulturangebote oder auch eine Wiederentdeckung der urbanen Produktion. Gleichzeitig gilt es, öffentliche Räume in Zentren attraktiv und erreichbar zu machen. In diesem Zusammenhang wird in immer mehr Städten über autofreie oder autoreduzierte Innenstadtbereiche nachgedacht. Die Erreichbarkeit mit nachhaltigen Verkehrsmitteln wird aus Sicht der kommunalen Verwaltung zunehmend als bedeutsamer Faktor zur Gestaltung attraktiver Zentren angesehen.² Besonders der Radverkehr erfährt vielerorts eine erhöhte Aufmerksamkeit.

Das ILS nimmt mit dem Forschungsprojekt „Neue Urbanität für alte Zentren“ diese Entwicklung hin zu multifunktionalen und multimodal erreichbaren Innenstädten in den Blick. In diesem Zusammenhang zeigen wir am Beispiel des boomenden Radverkehrs, dass auch vermeintlich profane und planungspraktische Aspekte wie das Fahrradparken systematisch gestaltet werden sollten, um eine neue Urbanität, dauerhaft attraktive Zentren und eine zeitgemäße Mobilitätskultur zu fördern. Demnach muss Radverkehr als System verstanden werden, welches nur funktionieren kann, wenn die verschiedenen Elemente wie Radwege, Mobilitätsmanagement und Abstellanlagen miteinander verzahnt sind.³ Zur Untersuchung der Thematik wurden Interviews mit Expertinnen und Experten aus der Wissenschaft sowie der Planungspraxis auf der kommunalen und der Landesebene durchgeführt.

Radverkehr und Zentren im Wandel

Trotz einiger guter Beispiele wird das Fahrradparken bisher in vielen Städten eher als beiläufiges Thema behandelt, obwohl sich seit Jahren ein regelrechter „Fahrrad-Boom“⁴ abzeichnet. In der Befragung „Mobilität in Deutschland (MiD) 2017“ zeigt sich, dass sich der Fahrradanteil am gesamten Verkehrsaufkommen in Deutschland von 2002 bis 2017 von 9% auf 11% erhöht hat.⁵ Deutlicher zeigt sich der Zuwachs in Metropolen (9% auf 15%) und in Großstädten (9% auf 14%) – ein Nachweis dafür, dass der Radverkehr besonders innerhalb des städtischen Raums an Bedeutung gewinnt und die Mobilität in den Städten und deren Zentren sich verändern wird. Passend dazu gab es, besonders in den letzten Jahren, einen starken Anstieg bei der Anzahl der pro Jahr verkauften Fahrräder in Deutschland. Alleine von 2017 bis 2019 stieg die Zahl von 3,85 Millionen auf 4,29 Millionen⁶, wobei besonders der Anteil an E-Bikes stieg. Deren vermehrte Nutzung steht stellvertretend für eine Entwicklung hin zur Differenzierung des Radverkehrs: Neben E-Bikes gibt es auch eine erhöhte Nachfrage nach Lastenrädern bzw. Cargo-Bikes und Fahrradanhängern für bessere Transportmöglichkeiten mit dem Fahrrad.⁷ Zudem wächst das Angebot an Bike-Sharing-Angeboten innerhalb der Städte sowie das Angebot an Radschnellwegen, sodass auch längere Wege mit dem Fahrrad attraktiv werden. Es ist also nicht nur ein quantitatives Wachstum des Radverkehrs, sondern auch eine Vielfältigung der Formen der Fahrradnutzung zu beobachten.

Die skizzierte Renaissance des Fahrrads trifft auf urbane Zentren, die sich zum Teil in einem tiefgreifenden Struktur- und Funktionswandel befinden. Die aktuelle wirtschaftliche Krise durch

die Corona-Pandemie verstärkt die Probleme des stationären Einzelhandels und könnte als Katalysator für den Trend hin zur Multifunktionalität von Zentren wirken. Die Etablierung und Ausweitung von alternativen Nutzungen wird die Zentren unserer Städte maßgeblich verändern und neue Verhaltens- und Mobilitätsmuster mit sich bringen. Dieser Funktionswandel wird für eine veränderte Nachfrage nach Abstellanlagen sorgen und hat somit auch für die Radverkehrsplanung Konsequenzen. Menschen, die in der Innenstadt wohnen, stellen andere Anforderungen an Radabstellanlagen als solche, die dorthin zum Einkaufen fahren. Die Entwicklungen der Zentren und des Radverkehrs zeigen auf, dass eine reine Ausweitung des Angebots an Fahrradparkplätzen nicht ausreicht, sondern vor allem auch eine Differenzierung des Angebots notwendig ist.

Weiterentwicklung der Gestaltung von Radabstellanlagen

Die Gestaltung des Angebots von Radabstellanlagen erfolgt bisher häufig nicht nach systematisierten Planungsvorgaben. Anna Hussinger von der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK) bei der NVBW berichtet, dass Kommunen häufig kein Standortkonzept für Radabstellanlagen erstellen. Es werde dagegen oft situativ auf Bedarfe reagiert, etwa wenn an bestimmten Orten vermehrtes „Wildparken“ von Fahrrädern zu beobachten ist. Derzeit gebe es demnach noch selten eine Abstimmung zwischen relevanten Akteuren wie Einzelhandelsverbänden oder Wohnungsbauunternehmen und der kommunalen Radverkehrsplanung, woraus ein Mangel an bedarfsgerechten Abstellanlagen resultiere. Erschwert werde die Bereitstellung von bedarfsorientierten Abstellanlagen durch eine in der Praxis oft eher wahllose Ausführung. Zudem gebe es vielerorts ein nur gering ausgeprägtes Bewusstsein für Gestaltungsoptionen im Fahrradparken. Dies ändert sich zunehmend und insbesondere fahrradfreundliche Kommunen verfügen laut Hussinger bereits über Parkkonzepte. Dennoch bewerten die Befragten im „Fahrradklima-Test 2018“ des ADFC die Angebote zum Abstellen von Fahrrädern im Bundesschnitt weiterhin noch mit der Schulnote 4 und damit deutlich schlechter als andere Aspekte der kommunalen Radverkehrsplanung.⁸ In dieser Bewertung wird deutlich, dass die systematische Verbesserung des Fahrradparkens vor allem in den Metropolen zur Förderung des Radverkehrs wichtig ist.

Wege zur Veränderung: Priorisierung und Normalisierung des Fahrradparkens

Für eine Verbesserung und Ausdifferenzierung des Fahrradparkens in den Zentren der Städte braucht es die Einbeziehung der verschiedenen für die Entwicklung der Zentren relevanten Akteure und Nutzungsgruppen. Bisher spielen der Radverkehr und die Ausgestaltung des Fahrradparkens im Bewusstsein vieler städtischer Akteure eine untergeordnete Rolle. Heiner Monheim, emeritierter Professor für Raumentwicklung und Landesplanung an der Universität Trier und anerkannter Radverkehrsexperte, spricht sich klar dafür aus, das Thema innerstädtischer Fahrradabstellanlagen verkehrspolitisch zu priorisieren. Die Kommunen brauchen einen Impuls in Form von Programmen der Landespolitik, was den Ausbau und die Ausdifferenzierung von Anlagen deutlich beschleunigen würde. „Nun ist das Problem, dass es eben im Augenblick keine große Konjunktur für Stadterneuerungsprogramme gibt. Wenn es das gäbe, könnte man das eben als einen Teil davon tatsächlich wieder im größeren Stil aufziehen“, so Monheim weiter. Durch eine politische Förderung des



Abb. 1: Multifunktionale Radabstellanlage mit Schließfächern

Fahrradparkens soll ein positiv-konstruktiver Umgang mit dem Thema und somit eine erhöhte Akzeptanz erreicht werden. Zum Vergleich: Infrastrukturmaßnahmen für den Autoverkehr haben durch (mehrheitlich) gesellschaftliche Akzeptanz, politischen Willen und den gesetzgeberischen Rahmen ganz andere Voraussetzungen, wodurch die Umsetzung entsprechender Maßnahmen als normal erscheint. Für die verschiedenen Funktionsträger (Wohnen, Bildung, Kultur, Dienstleistungen, Einzelhandel etc.) sollten laut Monheim eigene Konzepte für Abstellanlagen in unmittelbarer Nähe der jeweiligen Ziele erstellt werden.

Multifunktionale Radabstellanlagen für multifunktionale Zentren

Durch die Weiterentwicklung der Zentren und des Radverkehrs entstehen jeweils andere Ansprüche an das Fahrradparken und an die entsprechenden Abstellanlagen. Zum einen benötigen immer beliebter werdende Spezialräder wie Cargo-Bikes und Pedelecs mehr Fläche beim Parken, es treten mit Bike-Sharing-Stationen neue Anlagen auf und der Trend hin zur verstärkten Intermodalität geht mit dem Bedarf nach Mobilstationen, Bike & Ride-Anlagen und Fahrradstationen an Bahnhöfen und Haltestellen einher. Zum anderen werden für die verschiedenen Nutzungen im Zentrum Anlagen in möglichst unmittelbarer Nähe zu den jeweiligen Einrichtungen benötigt. Eine technische Standardisierung von Abstellanlagen, orientiert an der jeweiligen Nutzung und Parkdauer am Zielort, würde das dezentrale Fahrradparken benutzerfreundlicher machen. Fabian Menke, Fuß- und Radverkehrsbeauftragter der Stadt Dortmund, betont, dass man bei der Konzipierung der Abstellanlagen vor allem zwischen dem Langzeit- und dem Kurzzeitparken, welche sich unter anderem aus den unterschiedlichen Nutzungen im Zentrum ergeben, unterscheiden müsse. „Langzeitparker haben eher den Anspruch, ihr Rad gesichert, wettergeschützt abzustellen und die Kurzzeitparker wollen möglichst überall parken können.“ Größere Abstellanlagen in einem Wohngebiet brauchen beispielsweise andere Voraussetzungen als solche vor einer Filiale des Einzelhandels oder vor Bildungseinrichtungen usw. – verschiedene Nutzungen und deren Einrichtungen werden aber unter dem Aspekt der Multifunktionalität in Zukunft im Zentrum vertreten sein und deshalb ist ein Angebot an entsprechend multifunktionalen Radabstellanlagen notwendig.

Von guten Beispielen lernen: Dezentralität, Sicherheit und attraktive Gestaltung als Erfolgsfaktoren

Die genaue technische Ausgestaltung sollte differenziert und bedarfsgerecht erfolgen. Vorbild können dabei bereits bestehende Anlagen für das sichere und komfortable Abstellen von Fahrrädern

sein. Neben kleineren, leicht zugänglichen und nicht überdachten Anlagen wie Anlehnbügel können vor allem Fahrradboxen und Fahrradparkhäuser eine Variante sein, um sicheres, witterungsgeschütztes Parken mit hoher Raumeffizienz in unmittelbarer Nähe zum Zielort zu ermöglichen. Dabei sollte nicht vor innovativen Gestaltungsmöglichkeiten zurückgeschreckt werden, denn wenn Abstellanlagen architektonisch ansprechend, städtebaulich integriert und im Einklang mit den Vorgaben des Denkmalschutzes gestaltet sind, werden diese auch nicht als Störfaktor im Zentrum wahrgenommen. Monheim betont, dass es immer attraktiv ist, wenn Abstellanlagen multifunktional und beispielsweise mit Bänken, Schließfächern, Spielgeräten oder anderen Elementen ausgestattet sind und nicht als reine Verkehrsanlage wahrgenommen werden (vgl. Abb. 1). Eine solche funktionale Einbindung von Abstellanlagen kann als Aufwertung des öffentlichen Raums wahrgenommen werden und entsprechend die öffentliche Akzeptanz erhöhen.

Generell sind sich die befragten Expertinnen und Experten einig, dass die wichtigsten Komponenten des Fahrradparkens die Faktoren Nähe und Sicherheit sind, weshalb ein dezentrales Standortmuster mit kleineren Anlagen zu präferieren ist. „Innenstädte können aber auch von der Bereitstellung großer, zentraler Anlagen mit hohen Stellplatzzahlen profitieren, besonders wenn in Zukunft die Anzahl an Fahrrädern zunimmt und schlichtweg der Platz für kleinteilige Abstellanlagen begrenzt sein wird“, so Menke. Dabei werden vor allem auch Bike & Ride-Anlagen wie Fahrradstationen oder gar Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen wie in Münster eine entscheidende Rolle spielen⁹ (vgl. Abb. 2). Solche Sammelanlagen bieten nicht nur bewachtes und witterungsgeschütztes Parken, sondern es sind in der Regel auch Serviceangebote integriert. Des Weiteren zeigt das Münsteraner Beispiel mit seiner architektonisch auffälligen Gestaltung, dass nachhaltige urbane Mobilität Platz beansprucht. Sie ist sichtbar, wird zum Stadtgespräch¹⁰ und schließlich als integrierter Bestandteil im Stadtgefüge angenommen.¹¹ Bahnhöfe liegen meist im oder in der Nähe vom Zentrum und davon können sämtliche Bereiche der Zentren durch erhöhten Zulauf profitieren. Insgesamt ist also eine Zusammenarbeit von Radverkehrsplanung mit den für die Innenstadtentwicklung relevanten Akteuren vielversprechend und dringend zu empfehlen.

Fahrradparken als Ausdruck von Urbanität

In diesem Beitrag haben wir herausgearbeitet, dass die systematische Planung von Radabstellanlagen ein zentraler Bestandteil zeitgemäßer Zentrenentwicklung ist. Die Erreichbarkeit von Innenstädten mit dem Fahrrad rückt stärker ins Bewusstsein der Stadtplanerinnen und Stadtplaner. Radwege und Radabstellanlagen



Abb. 2: Radstation in Münster

sind nicht mehr nur Beiwerk oder Restfläche, sondern wesentliche Bausteine auf dem Weg zu lebenswerten und attraktiven Zentren. Im Spiegel der Gespräche mit Expertinnen und Experten wurde deutlich, dass Fahrradabstellanlagen dann gut funktionieren, wenn sie nahe am Zielort und bedarfsgerecht gestaltet sind und dabei sicheres Fahrradparken ermöglichen.

Vor allem aber ist klar geworden, dass von einer neuen Wertschätzung für das Fahrradparken in Innenstädten eine Signalwirkung ausgehen kann, die nicht nur stellvertretend für die Förderung und den Ausbau nachhaltiger Mobilitätsformen steht, sondern eben auch Teil einer „neuen Urbanität“ multifunktionaler und Nutzungsdurchmischter Zentren ist. Leuchtturmprojekte wie der Bau der Fahrradstation am Hauptbahnhof in Münster können im Rückblick als Startschuss für eine milieu- und parteienübergreifende Befürwortung des Fahrrads als städtisches Verkehrsmittel bewertet werden. Es ist normal geworden, mit dem Fahrrad in die Stadt zu fahren und es dort zu parken. Der Raum hierfür findet zunehmend seinen Platz auf den Straßen der Innenstädte und in den Köpfen der Stadtplanerinnen und Stadtplaner. Radabstellanlagen sind eben nicht nur ein profanes Infrastrukturelement,

sondern ein Beispiel dafür, dass die funktionalen, symbolischen und diskursiven Dimensionen des städtischen Verkehrsgeschehens im Sinne einer nachhaltigen urbanen Mobilitätskultur zusammengedacht werden müssen.¹²

Interviews mit:

- Anna Hussinger und Laura Hoyler (Geschäftsstelle der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) bei der NVBW - Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH), Telefoninterview am 05.08.2020.
- Heiner Monheim (Emeritierter Professor für Raumentwicklung und Landesplanung an der Universität Trier), Telefoninterview am 06.08.2020.
- Fabian Menke (Fuß- und Radverkehrsbeauftragter der Stadt Dortmund), persönliches Interview am 10.09.2020, Dortmund.

Diese Interviews wurden im Rahmen eines Praktikums von Martin Gruber beim ILS im Sommer 2020 geführt.

Quellennachweise

¹ Spiegel Online (2020): „Wenn wir jetzt nichts tun, ist die Party vorbei“. <https://www.spiegel.de/wirtschaft/corona-und-die-krise-der-innens-taedte-wenn-wir-jetzt-nichts-tun-ist-die-party-vorbei-a-5d501054-9476-4a4e-957f-8a5f9a4a600e> (zugegriffen am 28.09.2020).

² MHKBG NRW – Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.) (2020): Kommunalumfrage „Zentren“. Bearbeitet von Frank Osterhage und Anna-Lena van der Vlugt. Düsseldorf.

³ Kalle, Ulrich (2005): Radverkehrsförderung mit System. Bausteine einer umfassenden Radverkehrspolitik und eines nutzergerechten Fahrradservice. In: Monheim, Heiner (Hrsg.): Fahrradförderung mit System. Mannheim, S. 13–26.

⁴ Lanzendorf, Martin; Busch-Geertsema, Annika (2014): The cycling boom in large German cities – Empirical evidence for successful cycling campaigns. In: Transport Policy, Vol. 36, pp. 26–33.

⁵ BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019): Mobilität in Deutschland – MiD: Ergebnisbericht. Berlin, Bonn, Mannheim, S. 47.

⁶ ZIV – Zweirad-Industrie-Verband (2020): Zahlen – Daten – Fakten zum Fahrradmarkt in Deutschland 2019. Berlin, S. 4.

⁷ ZIV – Zweirad-Industrie-Verband (2020): a.a.O. S. 17.

⁸ ADFC – Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (2018): Fahrradklima-Test 2018. Ergebnisse Gesamt. Berlin.

⁹ Sonnberger, Marco; Graf, Antonia; Fanderl, Nora; Feldhoff, Berenike; Gahle, Anne-Kathrin; Leger, Matthias; Stockmann, Nils (2019): Wissensanwendung. Eine konzeptionelle Betrachtung von Maßnahmen zur Gestaltung urbaner Personenmobilität. Zweiter DynaMo Werkstattbericht. Münster, Stuttgart.

¹⁰ ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (Hrsg.) (1990): Ruhender Radverkehr – Vom Fahrradständer zur Fahrradabstellanlage. Bearbeitet von ADFC e.V., Landesverband Nordrhein-Westfalen. Dortmund = ILS Bausteine für die Planungspraxis in Nordrhein-Westfalen, Bd. 10.

¹¹ RADKOMM (Hrsg.) (2020): Mit Abstand: Pop Up Bike-Lanes. Gespräch zwischen Martin Randelhoff, Arndt Klocke und Peter Broytman auf der RADKOMM 6. Online unter: <https://www.youtube.com/watch?t=841&v=9MxR2lmdGkM> (Aussage von Arndt Klocke zur Fahrradstation in Münster, Minute 14:00).

¹² Deffner, Jutta; Götz, Konrad; Klinger, Thomas (2021): Das Konzept der Mobilitätskultur als Analyse- und Gestaltungsinstrumentarium für die Nachhaltigkeitstransformation. In: Bracher, Tilman et al. (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung (in Begutachtung).

Impressum

Herausgeber und Vertrieb

ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH

Brüderweg 22–24
44135 Dortmund

Postfach 10 17 64
44017 Dortmund

Telefon +49 (0)231 90 51–0
Telefax +49 (0)231 90 51–155

www.ils-forschung.de / www.ils-research.de
poststelle@ils-forschung.de

Redaktion

Christina Borbach
Stefan Siedentop
Ralf Zimmer-Hegmann

Layout

Silke Pfeifer

Abbildungen

Titel: AdobeStock_46270766,
AdobeStock_348138287, Michael Herwegen (Radstation)

Ausgabe

01.2021, Februar 2021 / ISSN 2701-3928

© ILS 2021; alle Rechte vorbehalten, Nachdruck (auch auszugsweise) nur mit Genehmigung des Herausgebers

